

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

RAFAELA DE LIMA MENDES PORFÍRIO

**A JORNADA DE TRABALHO, A SAÚDE E A SEGURANÇA DO MOTORISTA
PROFISSIONAL: RETROCESSOS DA LEI 13.103/2015**

CURITIBA

2018

RAFAELA DE LIMA MENDES PORFÍRIO

**A JORNADA DE TRABALHO, A SAÚDE E A SEGURANÇA DO MOTORISTA
PROFISSIONAL: RETROCESSOS DA LEI 13.103/2015**

Artigo apresentado à disciplina Trabalho de Conclusão de Curso II como requisito parcial à conclusão do Curso de Direito, Setor de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Sandro Lunard Nicoladeli

CURITIBA

2018

Naquela curva a beira da estrada, uma cruz ao lado do
pinheiro
Marca pra sempre onde foi ceifada a vida e o sonho de
um caminhoneiro
Com a morte do companheiro a saudade vai chegar
Aqueles bons e velhos tempos nunca mais irão voltar

Sonho de um Caminhoneiro – Chico Valente

RESUMO

A limitação tempo de trabalho foi uma das primeiras reivindicações dos trabalhadores ao redor do mundo e é um dos temas fundantes do Direito do trabalho, comparável em importância apenas ao salário. A jornada de trabalho é um tema discutido amplamente e possui diversas implicações sobre o trabalhador, inclusive na saúde e na segurança. No Brasil, os motoristas profissionais, em especial os transportadores de cargas, figuram entre os grupos de trabalhadores que mais realizam horas extraordinárias. Não coincidentemente, também compõe o grupo que mais sofre acidentes de trabalho, inclusive acidentes fatais e incapacitantes, além de serem recorrentes as doenças laborais. O presente estudo se propõe a demonstrar o estreito vínculo existente entre o tempo de trabalho, a saúde e a segurança do trabalhador, a partir da investigação das condições de trabalho dos motoristas que atuam em trabalho subordinado. Para tanto, foi realizada uma revisão bibliográfica para o estudo da limitação da jornada de trabalho e seus fundamentos jurídicos, bem como uma análise crítica da Lei 13.103/2015, pelo filtro da Constituição Federal e da Consolidação das Leis do Trabalho.

Palavras chave: Tempo de Trabalho; Jornada de Trabalho; Motorista Profissional; Lei 13.103/2015; Segurança do Trabalho; Saúde do Trabalhador.

ABSTRACT

The limitation of work time was one of the first demands of workers around the world and is one of the founding elements of Labour Law, equal in importance only to salary. The working day is widely discussed and has a lot of implications on workman, including their health and safety. In Brazil, professional drivers, especially cargo transport drivers, are among the groups working overtime on a regular basis. Not surprisingly, they also have the highest numbers of work-related accidents, including fatal and incapacitating accidents, besides recurring occupational diseases. The present study aims to demonstrate the close link between work time, health and safety of workers through the investigation of the working conditions of subordinated professional drivers. To do so, a literature review was made to study the limitation of work day and its legal basis, as well as a critical analysis of the law 13.103/2015, by the filter of Constitution and the Consolidation of Labour Laws.

Key words: Working Time; Work Day; Professional Driver, Work Safety, Workers Health;

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	6
2 TEMPO E TRABALHO	6
2.1 Tempo em geral e Tempo de Trabalho	7
2.2 A limitação da jornada de trabalho e a saúde do trabalhador.....	9
<u>2.2.1 A luta operária para a limitação da jornada de trabalho</u>	<u>9</u>
<u>2.2.2 Fundamentos jurídicos para a limitação da jornada de trabalho</u>	<u>11</u>
3 MOTORISTAS PROFISSIONAIS: UM GRUPO DE RISCO	13
3.1 Uma lei para os motoristas profissionais: a Lei 12.619/2012	15
4 RETROCESSOS DA LEI N. 13.103/2015.....	16
4.1 O tempo de jornada.....	17
4.2 Intervalos	20
<u>4.2.1 Da redução e do fracionamento dos intervalos</u>	<u>20</u>
<u>4.2.2 O aumento do período de direção ininterrupta</u>	<u>22</u>
<u>4.2.3 O descanso na direção em dupla</u>	<u>23</u>
<u>4.2.3 Hipóteses de extensão indeterminada da jornada</u>	<u>24</u>
4.3 O controle da jornada e do tempo de direção.....	25
5 A VEDAÇÃO DO RETROCESSO SOCIAL COMO LIMITE À FLEXIBILIZAÇÃO DAS NORMAS TRABALHISTAS	27
6 CONCLUSÃO	28
REFERÊNCIAS.....	31

1 INTRODUÇÃO

A luta dos trabalhadores pela limitação da jornada de trabalho se confunde com o próprio nascimento do Direito do Trabalho. Tema fundamental nesta disciplina jurídica, a jornada de trabalho impacta grandemente a saúde e a segurança do trabalhador, além de possuir implicações sociais e econômicas.

No Brasil, os motoristas do transporte rodoviário formam um grupo historicamente explorado através de jornadas extenuantes, indicados em levantamentos estatísticos como um grupo de risco para ocorrência de acidentes de trabalho, inclusive letais ou incapacitantes, além do desenvolvimento de doenças ocupacionais.

Com intuito de tutelar trabalhadores em situação de grande vulnerabilidade, deram-se tardias iniciativas de regulamentação da atividade de dirigir por trabalhador subordinado no ano de 2005, partindo das reivindicações dos motoristas e da representação sindical. No entanto, a concretização de tal demanda só veio no ano de 2012, com a Lei 12.619. Primeiro passo na direção de condições de trabalho mais dignas para a categoria, a regulamentação logo foi substituída pela Lei 13.103/2015, que promoveu grandes retrocessos trabalhistas objetivando a proteção dos interesses de setores econômicos.

O presente artigo se destina à análise crítica das mudanças operadas pela Lei 13.103/2015, seus retrocessos e inconstitucionalidades. Para tanto, resgata-se a importância histórica da limitação legal da jornada de trabalho e seus fundamentos jurídicos. Posteriormente, discute-se a condição de vulnerabilidade e a sistemática violação de direitos fundamentais do trabalho dos motoristas profissionais brasileiros e os efeitos práticos do diploma legal analisado.

2 TEMPO E TRABALHO

O presente tópico irá delinear brevemente a percepção do tempo pelo ser humano ao longo da história, bem como a importância que a medição do tempo adquiriu na organização social do trabalho, em especial no sistema de produção

capitalista, se caracterizando como um dos elementos fundantes do Direito do Trabalho.

2.1 Tempo em geral e Tempo de Trabalho

Para Gerald James Whitrow, a consciência de tempo e seus implacáveis desdobramentos na organização social constituem uma característica singular da sociedade industrial, manifesta concretamente no desenvolvimento e aperfeiçoamento do relógio mecânico e posteriormente do relógio de bolso, invenções que ilustram perfeitamente a progressiva coerção do tempo sobre o homem¹.

Ao contrário das sociedades primitivas que possuíam uma percepção cíclica do tempo, uma sensação temporal que se limitava ao futuro próximo e ao passado recente, as sociedades modernas passam a ter uma percepção linear da passagem do tempo, com a supervalorização do passado e do futuro em detrimento do presente². Nesse sentido, a crescente e cada vez mais precisa medição do tempo revela “uma coerção que se presta eminentemente para suscitar o desenvolvimento de uma auto-disciplina nos indivíduos”³.

Sob essa nova lógica, o tempo passou a ser considerado raro e escasso assim como o dinheiro, ditando os mais diversos aspectos da vida cotidiana, que ajustou-se à nova ordem cronológica⁴. O tempo medido pela hora de sessenta minutos torna-se o novo guia da vida humana, especialmente nas cidades, e a precisão do tempo adquire relevância na organização do trabalho já no século XIV, quando a hora uniforme de sessenta minutos substituiu o dia como unidade básica de trabalho na indústria têxtil⁵.

¹ WHITROW, Gerald James. **O tempo na história**: concepções de tempo da pré-história aos nossos dias. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993, p. 31.

² FONSECA, Máira Silva Marques da. **Redução da jornada de trabalho a partir da análise do sistema capitalista de produção**: fundamentos interdisciplinares. Tese (Mestrado em Direito) – Setor de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Paraná. Paraná, 2011., p. 28.

³ ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 4. ed. São Paulo: Boitempo, 2001. p. 175.

⁴ CARDOSO, Ana Cláudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho**: disputas em torno da jornada do trabalhador. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 36-37.

⁵ WHITROW, Gerald James. Op. cit., p. 126.

Alain Supiot, citado por Fonseca, observa que a medição do tempo de trabalho é “um pré-requisito a sua limitação, sua redução ou sua organização”⁶. A medição do tempo tornou possível a conversão do trabalho em objeto de troca, funcionando “simultaneamente, como limite da sujeição do trabalhador e como escala do valor de troca do trabalho”⁷. Assim surge a noção de tempo de trabalho, categoria “apta a aferir a prestação laboral do trabalhador e a influência patronal em sua vida”⁸. A respeito disso, Wilson Ramos Filho conclui que o controle exercido sobre o tempo a ser dedicado ao trabalho alienado passou a constituir o “conjunto ideológico que sustenta a organização social no modo de produção capitalista”⁹.

É notório que a Revolução Industrial, no final do Séc. XVIII e início do Séc. XIX, apesar de representar um grande progresso para a humanidade, também acentuou desigualdades e produziu uma série de mazelas. Operou-se um aumento intensivo e extensivo da jornada de trabalho, a incorporação das mulheres e crianças à força de trabalho industrial, a expulsão dos trabalhadores das terras onde viviam e trabalhavam e a precarização das condições de trabalho¹⁰. Assim, durante o período de afirmação do modelo capitalista de produção, concomitantemente ao progresso, houve uma inquestionável “epidemia da pobreza”¹¹.

Karl Marx¹² efetuou um minucioso estudo da deteriorização da saúde do trabalhador nos ramos da indústria inglesa nos quais não havia limites legais de jornada de trabalho, narrando situações desumanas de exploração dos trabalhadores. Em sua análise, Marx traz à luz a denúncia de um médico contida em um relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito, de 13 de junho de 1863:

Como classe, os trabalhadores de cerâmica, homens e mulheres, [...] representam uma população física e moralmente degenerada. São em regra franzinos, de má construção física, e freqüentemente têm o tórax

⁶ SUPIOT, Alain. Le droit du travail, p. 107 apud FONSECA, Máira Silva Marques da. Op. Cit., p. 33.

⁷ SUPIOT, Alain et. al. Transformações do trabalho e o futuro do Direito do Trabalho na Europa apud FONSECA, Máira Silva Marques da. Op. Cit., p. 33.

⁸ FONSECA, Máira Silva Marques da. Op. Cit., p. 33.

⁹ RAMOS FILHO, Wilson. **Direito capitalista do trabalho**: uma crítica ao modelo de relações de trabalho no Brasil. Prelo, 2011.

¹⁰ SILVA, José Antônio Ribeiro de. **A flexibilização da jornada de trabalho e seus reflexos na saúde do trabalhador**. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, n. 42, 2013.

¹¹ GOMES MEDEIROS, J. L. **A economia diante do horror econômico**. Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004, p. 15. Apud SILVA, José Antônio Ribeiro de. Op.Cit.

¹² MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Livro I. Tradução de Reginaldo Sant’Anna. 22. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p. 283-304.

deformado. Envelhecem prematuramente e vivem pouco, fleumáticos e anêmicos. Patenteiam a fraqueza de sua constituição através de contínuos ataques de dispepsia, perturbações hepáticas e renais e reumatismo. Estão especialmente sujeitos a doenças do peito: pneumonia, tísica, bronquite e asma.

Depreende-se do excerto a fragilidade extrema da saúde do trabalhador naquele período, realizando jornadas extenuantes de até dezoito horas. Tais condições alavancaram a luta pela limitação da jornada de trabalho, que tem sido uma reivindicação chave dos trabalhadores desde então.

2.2 A limitação da jornada de trabalho e a saúde do trabalhador

Este tópico se destina a uma breve análise de marcos importantes para a limitação jurídica da jornada de trabalho através do protagonismo dos movimentos dos trabalhadores ao redor do mundo e também no Brasil. Em seguida, discute-se os fundamentos jurídicos para tal delimitação e a importância da regulamentação da jornada na proteção da saúde dos trabalhadores.

2.2.1 A luta operária para a limitação da jornada de trabalho

Após violentas greves ocorridas na Grã-Bretanha, de 1833 a 1847, o Parlamento aprovou a primeira lei geral limitadora da jornada de trabalho, fixada em 10 horas diárias para as indústrias têxteis¹³. Em seguida, os operários passaram a lutar pela fixação da jornada em oito horas diárias, reivindicação que adquiriu força a partir de 1866, na Grã-Bretanha e nos Estados Unidos, com a formação da Associação Internacional dos Trabalhadores.

Em 1916, com a aprovação de uma resolução elaborada por representantes de organizações sindicais, essência da Parte XIII do Tratado de Versalhes, criou-se a Organização Internacional do Trabalho, um grande marco na proteção internacional dos direitos dos trabalhadores¹⁴. Com a criação da OIT, os operários finalmente obtiveram uma de suas maiores exigências. Na primeira reunião da Conferência

¹³ MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Livro I. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. 22. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p. 324-326.

¹⁴ SÜSSEKIND, Arnaldo. **Direito internacional do trabalho**. 3. ed. atual. e com novos textos. São Paulo: LTr, 2000, p. 95-99.

Internacional do Trabalho, ainda em 1919, foi aprovada a Convenção número 1, fixando a jornada máxima de oito horas diárias e quarenta e oito horas semanais, fazendo restrições ao trabalho extraordinário. Percebe-se, assim, que “a luta pela limitação da jornada tem acompanhado a própria trajetória do Direito do Trabalho”¹⁵.

O protagonismo dos trabalhadores foi igualmente essencial para a limitação da jornada de trabalho no Brasil, apesar da difundida narrativa da atuação estatal espontânea. Na verdade, a redução da jornada de trabalho já estava presente no debate sindical desde o início do processo de industrialização, no final do século XIX e começo do século XX, quando as primeiras greves de trabalhadores já apresentavam a redução da jornada como uma reivindicação chave¹⁶.

Conforme nota técnica do DIEESE¹⁷, entre 1900 e 1930, o tema fomentou intensa discussão na Câmara dos Deputados e, com a pressão dos movimentos de trabalhadores, muitos projetos de redução da jornada de trabalho foram apresentados, mas nenhum deles foi aprovado. Em 1917, o estado da Bahia foi o primeiro a aprovar a redução da jornada de trabalho para 8 horas diárias e finalmente em 1932, o Decreto nº 21.364 regulamentou o horário diurno nas fábricas, estabelecendo a jornada de 8 horas diárias ou 48 semanais. Porém, sob o Decreto nº 21.364, ainda era possível a jornada de 10 horas por dia ou 60 por semana e, excepcionalmente, doze horas diárias. O mesmo ocorria após a Constituição de 1934, que permitia a extensão do tempo de trabalho pelas horas extraordinárias, deixando-as ao livre arbítrio do empregador. Somente em 1943, com a CLT, o tempo extraordinário foi limitado a duas horas diárias com adicional de 20%.

¹⁵ SILVA, José Antônio Ribeiro de. **A Flexibilização da Jornada de Trabalho e a Violação do Direito à saúde do Trabalhador**: uma análise comparativa dos sistemas jurídicos brasileiro e espanhol. São Paulo: LTr, 2013., pg 36.

¹⁶ DIEESE. Nota técnica – redução da jornada de trabalho no Brasil. São Paulo, 2006, pg. 4. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/notatecnica/2006/notatec16ReducaoDaJornada.pdf>> Acesso em 28 set. 2018.

¹⁷ Ibidem.

2.2.2 Fundamentos jurídicos para a limitação da jornada de trabalho

Francisco Trillo¹⁸, analisando os propósitos da normatização da jornada de trabalho, infere que a relação entre o tempo de trabalho e o lucro empresarial é responsável pela essência do processo de produção capitalista. Por isso "a demanda empresarial pelo maior tempo de trabalho possível", o que "tem incidido na normatização do tempo de trabalho fazendo aparecer limites oponíveis à função reguladora (original) deste"¹⁹. A perseguição da maximização do lucro empresarial resultou no surgimento de jornadas extenuantes de trabalho, de maneira que buscou-se "através da luta do movimento obreiro, a fixação progressiva de uma regulação do tempo de trabalho que albergasse em seu código genético, entre outros e fundamentalmente, o objetivo da proteção à saúde dos trabalhadores"²⁰.

Arnaldo Süssekind, analisando os fundamentos jurídicos para a limitação da jornada de trabalho, aponta as três justificativas essenciais para tal delimitação como sendo:

- a) de natureza biológica, pois que visa combater os problemas psicofisiológicos oriundos da fadiga e da excessiva racionalização do serviço;
- b) de caráter social, pois que possibilita ao trabalhador viver, como ser humano, na coletividade à qual pertence, gozando dos prazeres materiais e espirituais criados
- c) de índole econômica, porquanto restringe o desemprego e acarreta, pelo combate à fadiga, um rendimento superior na execução do trabalho²¹.

Para os efeitos deste artigo, atentaremos à primeira justificativa. A limitação da jornada extraordinária afeta diretamente a higidez física e mental dos trabalhadores, questões amparadas pelos direitos humanos fundamentais à saúde (art. 6º da CF/88) e à redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança (art. 7º, inciso XXII, da CF/88).

Além disso, a ciência contemporânea é capaz de demonstrar satisfatoriamente a necessidade da delimitação do tempo de trabalho através de critérios estritamente

¹⁸ TRILLO PÁRRAFAGA, F. J. **La construcción social y normativa del tiempo de trabajo: identidades y trayectorias laborales**. Lex Nova, 2010, p.30 -31.

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Ibidem.

²¹ SÜSSEKIND, Arnaldo. et al. **Instituições de direito do trabalho**. v. 2, 16. ed. atual. por Arnaldo Süssekind e João de Lima Teixeira Filho. São Paulo: LTr, 1996. p. 774.

científicos. A fisiologia, por exemplo, pode descrever detalhadamente o processo pelo qual a fadiga se instala no organismo humano quando se desenvolve uma atividade prolongada:

A perda de oxigenação do sangue, o aumento de sua taxa hidrogênica, a formação excessiva de ácido láctico e de CO_3H_2 são alguns dos fatores que concorrem para a formação das toxinas da fadiga. A acidemia que se forma excita a respiração e aumenta a ventilação pulmonar produzindo os sintomas subjetivos de mal-estar ou dispnéia²².

O esforço adicional empreendido, por exemplo, no trabalho constante em horas extraordinárias, desencadeia o consumo das reservas de energia e provoca o aceleração da fadiga, podendo provocar a exaustão e o esgotamento²³. Além disso, sem o devido descanso para a recuperação da fadiga, esta se converte em fadiga crônica, o que pode causar doenças incapacitantes ou até mesmo a abreviação da morte, além de acidentes do trabalho, que nos casos mais graves podem até mesmo terminar em óbito²⁴.

A fadiga muscular não é a única ameaça à saúde do trabalhador, pois o uso permanente dos músculos extenuados conduz à irritação do sistema nervoso central. Finalmente, a constância desta operação produz tamanho desgaste que dá origem à fadiga cerebral, trazendo consequências gravíssimas ao organismo, além do potencial desenvolvimento de doenças mentais²⁵.

Ipojucan Demétrius Vecchi²⁶ faz questão de ressaltar que os quadros de fadiga não ocorrem apenas nas atividades laborais que empregam a força física, visto que se desenvolvem com intensidade semelhante nos trabalhos que envolvem esforço mental, principalmente quando as tarefas são realizadas sob tensão ou possuem caráter monótono ou repetitivo. Nos casos de fadiga crônica, além do cansaço constante, é frequente a sensação de mal-estar de caráter emocional. Há uma alta

²² GOMES, Orlando; GOTTSCHALK, Elson. **Curso de Direito do Trabalho**. 3 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1968, p. 270.

²³ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 4. ed. São Paulo: LTr, 2002, p. 159.

²⁴ SILVA, José Antônio Ribeiro de. Op. Cit., pg. 37.

²⁵ GOMES, Orlando; GOTTSCHALK, Elson, op. cit., p. 270-271.

²⁶ VECCHI, Ipojucan Demétrius. Limitação da jornada de trabalho e saúde e segurança: impropriedades da "reforma trabalhista". **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, SP, v. 83, n. 4, p. 207-237, out./dez. 2017. Disponível em: <<https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/128095>>. Acesso em 27 ago. 2018.

ocorrência de comportamento antissocial, manifestações de neurose de angústia ou depressiva, quadro que pode ser confundido com o de fadiga psíquica²⁷.

Assim, como demonstram as ciências médicas, há uma estreita relação entre as jornadas de trabalho prolongadas e a saúde e segurança do trabalhador.

3 MOTORISTAS PROFISSIONAIS: UM GRUPO DE RISCO

O trabalho em turnos irregulares, o cansaço, a fadiga, o descanso insuficiente e inadequado e o uso de substâncias psicoestimulantes são algumas das consequências da excessiva carga de trabalho imposta aos motoristas brasileiros do transporte rodoviário, profissionais que arriscam diariamente sua saúde e segurança para o cumprimento de curtos prazos de entrega.

Uma pesquisa revelou que 16% dos condutores de ônibus interestaduais assumem que já dormiram ao volante, o que revela uma média de oito cochilos por viagem, sendo que 38% desses motoristas foram diagnosticados com apneia obstrutiva do sono²⁸.

Estudos também mostraram que 69% dos caminhoneiros brasileiros viajam nove ou mais horas em um dia, 32% descansam ou dormem menos que quatro horas e 66% usam anfetaminas durante a viagem²⁹. Entre os motivos para o uso de anfetamina, os motoristas participantes apontaram o desejo de retornar aos seus lares mais cedo, a realização de um maior número de fretes e as pressões exercidas pelo empregador. Em outro estudo, por meio de análise clínica de urina, detectou-se o uso de anfetaminas por 9,9% dos motoristas de caminhão que viajam longas distâncias, dos quais 96% justificaram o uso com a necessidade de se manterem acordados³⁰.

²⁷ Ibid., pg. 132.

²⁸ Associação Brasileira de Sono. **Direção e sono: uma dupla fatal**. 9 ed, 2017. Disponível em: <<http://www.absono.com.br/assets/rev23.pdf>> Acesso em 16 set. 2018.

²⁹ NASCIMENTO, Eurípedes Costa do; NASCIMENTO, Evania; SILVA, José de Paula. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Revista de Saúde Pública**, [s.l.], v. 41, n. 2, p.290-293, abr. 2007. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0034-89102007000200017>> Acesso em 19 set. 2018.

³⁰ SINAGAWA, DM. CARVALHO, HB. ANDREUCCETTI, G. PRADO, NV. OLIVEIRA, KC. YONAMINE, M, et al. Association between travel length and drug use among Brazilian truck drivers. **Traffic Inj Prev**. 2015. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389588.2014.906589>>. Acesso em 20 set.2018.

Assim, os autores concluíram que esses motoristas usam drogas ilícitas para combater a fadiga durante as longas viagens.

Ao comparar caminhoneiros portugueses e brasileiros, pesquisadores constataram que os motoristas brasileiros dirigem por mais tempo e apresentam piores índices de sonolência e de qualidade de vida em relação à saúde geral e mental. Além disso, os motoristas de ambos os países apresentam alta prevalência de distúrbios do sono, elevado consumo de álcool e drogas psicoestimulantes e alto índice de acidentes nos últimos anos³¹.

Em levantamento realizado pela FUNDACENTRO³², referente ao ano de 2015, observa-se a incidência de acidentes de trabalho típicos (x1000) no transporte rodoviário de cargas no Brasil, por unidade da federação:



Fonte: FUNDACENTRO³³.

³¹ Souza JC, Paiva T, Reimão R. Sono, qualidade de vida e acidentes em caminhoneiros brasileiros e portugueses. Psicol Estud. 2008.

³² FUNDACENTRO. Mapa de Indicadores de Acidentes de Trabalho, 2015. Disponível em: https://public.tableau.com/profile/publish/01_TRC/CNAE4930#!/publish-confirm. Acesso em 12 set. 2018

³³ Ibidem.

É evidente que as numerosas ocorrências não podem ser atribuídas unicamente ao tempo de trabalho, mas esse configura um elemento indispensável para a compreensão do porquê o setor de transporte rodoviário possui um dos maiores índices de acidentalidade no país.

3.1 Uma lei para os motoristas profissionais: a Lei 12.619/2012

O movimento sindical sempre buscou a limitação da jornada e a justa compensação pelas horas extraordinárias dos motoristas do transporte rodoviário. Sem a devida regulamentação, no entanto, o trabalhador ficava submetido à jurisprudência nem sempre coesa da justiça do trabalho, em caso de eventuais disputas³⁴. Foi apenas em 2005 que as primeiras iniciativas de regulamentação da atividade do motorista começaram a tomar forma, alcançando resultados concretos apenas no ano de 2012.

Com vistas a combater as rotinas intoleráveis e jornadas abusivas praticadas no setor de transporte rodoviário, o Ministério Público do Trabalho ajuizou, em 2007, a Ação Civil Pública n.1372/2007.021.23.00-3 em face do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Mato Grosso (SINDIMAT), da Confederação Nacional de Transporte (CNT) e da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), perante a 1ª Vara do Trabalho de Rondonópolis³⁵. Na ocasião, em caráter liminar, o juízo determinou que os réus elaborassem e mantivessem o controle de jornada dos motoristas mediante ficha ou papeleta de controle de horário externo, conforme prevê o §3 do art. 74 da CLT. Em seguida, os réus ajuizaram medida de exceção de incompetência e os autos foram redistribuídos para a 14ª Vara do Trabalho de Brasília (ACP n. 1121/2008.014.10.00.4).

Com o intermédio do MPT, após longas e diversas discussões e audiências públicas, construiu-se uma solução negocial que colocaria fim não apenas ao litígio em questão, mas também representaria um grande avanço para a regulamentação e controle das jornadas do setor em geral, por meio da via legislativa³⁶. Dessa forma, os

³⁴ PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard. **Motorista Profissional**: aspectos críticos à Lei n. 12.6019/2012. 2 ed. São Paulo: LTr, 2015, pg. 25

³⁵ Ibid., pg. 26.

³⁶ Ibidem.

litigantes compuseram a disputa submetendo a desistência do feito à aprovação de um projeto de lei.

O projeto de lei em questão foi escrito sob mediação do Ministério Público do Trabalho, contando com a participação dos trabalhadores via CNTTT (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres) e também com a participação patronal pelo CNT (Confederação Nacional de Transportes)³⁷. Fruto das negociações dos atores sociais, apresentou-se o PLC. 319/2009. Este foi aprovado pelo Senado Federal ao final do ano de 2011 e pela Câmara dos Deputados (PLC n. 99/2007) em abril de 2012.

As melhorias nas condições de trabalho dos motoristas (inclusive remuneratórias) proporcionadas pela Lei 12.619/2012, desagradou os interesses do agronegócio, setor que mais utiliza o transporte rodoviário no país³⁸. Tal conflito de interesses gerou uma reação no âmbito do Poder Legislativo, que acarretou a aprovação da Lei. 13.103/2015, cujos retrocessos em relação à Lei 12.6019/2012 serão analisados a seguir.

4 RETROCESSOS DA LEI N. 13.103/2015

O presente tópico se destina à análise das mudanças operadas na jornada de trabalho dos motoristas profissionais pela Lei 13.103/2015 e seus retrocessos em relação à Lei 12.619/2012.

Antes da análise do texto da lei em questão, no entanto, faz-se necessária menção à ADI 5322, em que é requerente a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT, tendo como objeto a Lei 13.103/2015³⁹. Embora ainda pendente de decisão pelo Supremo Tribunal Federal, a ADI conta com parecer positivo de Rodrigo Janot, Procurador Geral da República à época do ajuizamento da ação. Na ocasião, o jurista reputou inconstitucionais

³⁷ PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard. **Motorista Profissional**: aspectos críticos à Lei n. 12.6019/2012. 2 ed. São Paulo: LTr, 2015, pg. 26.

³⁸ Ibid., pg. 27.

³⁹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ADI 5322 - AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4778925>> Acesso em 16 ago. 2018.

inúmeros dispositivos da Lei 13.103, com destaque para aqueles envolvendo a jornada de trabalho.

4.1 O tempo de jornada

O texto da Lei 13.103/2015 alterou significativamente o que dispunha a lei anterior no que se refere à jornada de trabalho. A lei 12.619/2012 previa:

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.
§1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

A Lei 13.103/2015, por sua vez, dispõe:

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

É imprescindível destacar que a lei vigente não faz menção à Constituição Federal e ao limite de quarenta e oito horas semanais⁴⁰. A alteração mais alarmante, no entanto, diz respeito às horas extraordinárias.

Arnaldo Süssekind assim define o instituto do trabalho extraordinário:

Haverá trabalho extraordinário toda vez que o empregado prestar serviços ou permanecer à disposição da empresa após esgotar-se a jornada normal de trabalho, seja em virtude de acordo escrito ou de instrumento da negociação coletiva, seja nos casos previstos em lei, por determinações do empregador, ressalvada a hipótese de compensação de jornadas⁴¹.

Além disso, é necessário considerar o caráter imperioso das horas extraordinárias, consagrado no art. 61 da CLT:

Art. 61 - Ocorrendo necessidade imperiosa, poderá a duração do trabalho exceder do limite legal ou convencionado, seja para fazer face a motivo de força maior, seja para atender à realização ou conclusão de serviços inadiáveis ou cuja inexecução possa acarretar prejuízo manifesto.

⁴⁰ PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard. **Motorista Profissional**: aspectos críticos à Lei n. 12.6019/2012. 2 ed. São Paulo: LTr, 2015, pg. 59.

⁴¹ SÜSSEKIND, Arnaldo. et al. **Instituições de direito do trabalho**. 19 ed. São Paulo, LTr, 2000.

Com exceção das hipóteses trazidas pelo dispositivo em questão, nunca foram admitidas outras que ultrapassem o limite de dez horas (jornada de oito horas acrescida de duas horas extraordinárias)⁴². Entretanto, na contramão do que prevê o art. 59 da CLT e do que previa a Lei 12.619/2012 sobre as horas extraordinárias, isto é, o limite de duas horas extraordinárias diárias, a Lei 13.103/2015 permite a prorrogação da jornada de trabalho em até quatro horas mediante instrumento coletivo. Ora, a lei que nasceu justamente da reivindicação dos trabalhadores do setor contra as jornadas abusivas, lei que se pretendia protetiva, agora preocupa-se com os interesses do empregador e viabiliza a exploração do trabalhador duplicando o tempo legal de sobrejornada. Assim, na prática, “a hipótese restritiva do labor extraordinário se converte na regra habitual da sobrejornada extensiva”⁴³.

Para que se possa mensurar as devastadoras consequências da medida adotada, Marco Túlio de Mello, diretor do Cemsa (Centro de Estudos Multidisciplinar em Sonolência e Acidentes), alerta que, para os trabalhadores em geral, jornadas de dez horas de trabalho alternadas com períodos de descanso dobram o risco relativo para ocorrência de acidentes de trabalho e que, nas jornadas de doze horas, esse risco aumenta para duas vezes e meia a mais do que o padrão normal⁴⁴.

É interessante notar que, além de estar em desacordo com a previsão do Art. 59 da Consolidação das Leis do Trabalho, a prorrogação da sobrejornada trazida pela Lei 13.103 também está desalinhada com o tratamento dado a questão no cenário internacional. A Convenção 153 da OIT, complementada pela Recomendação 161, que regulamenta as horas de trabalho e períodos de descanso do motorista atuante em transporte de rodovias, preconiza jornada máxima de nove horas diárias (compreendidas as horas extraordinárias) e quarenta e oito horas semanais. Apesar de não ratificada pelo Brasil, a Convenção 153 é um importante marco para compreensão do tratamento dado ao assunto pela comunidade internacional e revela o grande atraso pátrio na tutela dos direitos dos motoristas⁴⁵.

⁴² PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard. **Motorista Profissional**: aspectos críticos à Lei n. 12.6019/2012. 2 ed. São Paulo: LTr, 2015, pg. 61.

⁴³ Ibid., pg. 61.

⁴⁴ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. In: **Motorista Profissional**: aspectos críticos à Lei n. 12.6019/2012. 2 ed. São Paulo: LTr, 2015, pg. 129.

⁴⁵ PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard. Op. Cit., pg. 62.

Ainda que as horas extraordinárias previstas na Lei 13.103 estejam submetidas aos acordos coletivos, é necessário considerar que não raro as cláusulas de acordos e até mesmo acordos em sua totalidade são invalidados pelo judiciário⁴⁶. Isso adquire contornos ainda mais dramáticos no contexto pós-reforma, em que os sindicatos encontram-se enfraquecidos e os acordos coletivos passam a se sobrepor à lei, sem contar o novo e polêmico regime de compensação de jornada e banco de horas implementado pela reforma. Além disso, é fundamental ressaltar que a indisponibilidade do direito fundamental à saúde impossibilita qualquer tipo de negociação que o viole⁴⁷.

Este cenário agrava-se ainda mais quando considerado o caráter insalubre da atividade profissional do transporte rodoviário. Nesse sentido apontam os anexos I e VIII da NR-15 que demandam a aferição do ruído e da vibração para a determinação da insalubridade (caso a caso) no transporte rodoviário, o que reafirma a nocividade das condições suportadas pelos profissionais da categoria⁴⁸. Sobre a prorrogação da jornada em atividades insalubres, o art. 60 da Consolidação das Leis do Trabalho prevê:

Art. 60 - Nas atividades insalubres, assim consideradas as constantes dos quadros mencionados no capítulo "Da Segurança e da Medicina do Trabalho", ou que neles venham a ser incluídas por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, quaisquer prorrogações só poderão ser acordadas mediante licença prévia das autoridades competentes em matéria de higiene do trabalho, as quais, para esse efeito, procederão aos necessários exames locais e à verificação dos métodos e processos de trabalho, quer diretamente, quer por intermédio de autoridades sanitárias federais, estaduais e municipais, com quem entrarão em entendimento para tal fim.

A sobrejornada de quatro horas diárias em atividade insalubre fere frontalmente o direito fundamental à saúde e à segurança e, conseqüentemente, a dignidade da pessoa humana, fundamento do Estado Democrático de Direito e epicentro axiológico da Constituição Federal. Essas violações gravíssimas se consolidam e precarizam de maneira muito evidente as condições de trabalho dos motoristas profissionais sobre o raso fundamento de servir ao interesse econômico. É evidente que a lógica das jornadas mais longas possibilita a redução do número de funcionários e beneficia o

⁴⁶ Ibid., pág. 61.

⁴⁷ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. In: **Motorista Profissional**: aspectos críticos à Lei n. 12.6019/2012. 2 ed. São Paulo: LTr, 2015, pg. 129.

⁴⁸ Ibid., pg. 128.

empresariado⁴⁹. O cenário torna-se ainda mais gravoso se considerado o difícil momento econômico por qual passa o país e a escassez de empregos, situação que promove a redução dos salários e submete o trabalhador às condições precárias de trabalho pelo temor do desemprego.

Dessa forma, um grupo de trabalhadores que sofreu com décadas de trabalho em jornadas abusivas, assiste à primeira providência em direção às condições de trabalho mais dignas, com uma legislação que os contemple, esvair-se.

4.2 Intervalos

Além do prolongamento do limite legal da sobrejornada, também foi reduzida a duração dos descansos obrigatórios, dificultando-se ainda mais a delicada questão do repouso adequado para os motoristas. Com o advento da Lei 13.103, as alterações referentes ao intervalo se deram nos seguintes eixos: redução e possibilidade de fracionamento dos intervalos, o aumento do período máximo de condução ininterrupta pelo transportador de cargas e redução do repouso com o veículo parado nos casos em que a condução se dá em dupla.

4.2.1 Da redução e do fracionamento dos intervalos

Dentre os principais objetivos da concessão do intervalo intrajornada, destaca-se a necessidade de se proporcionar um período suficiente para que o empregado tenha uma alimentação adequada, bem como para a recuperação de suas energias, a fim de continuar a jornada⁵⁰. Para Alice Monteiro Barros, o intervalo possui como objetivo central a proteção da integridade física do obreiro, visando evitar a fadiga, fato que, para a autora, encontra-se na base das sucessivas reivindicações de redução da carga horária de trabalho e alongamento dos descansos⁵¹.

Ocorre que a previsão de intervalo mínimo de 01 (uma) hora para refeição (art. 235- C, §2º da CLT), com a novidade trazida pela lei, poderá coincidir com o tempo

⁴⁹ PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard. **Motorista Profissional**: aspectos críticos à Lei n. 12.6019/2012. 2 ed. São Paulo: LTr, 2015, pg. 61.

⁵⁰ MARTINS, Sergio Pinto, Direito do Trabalho, 29 ed. São Paulo: Atlas S.A., 2013.

⁵¹ BARROS, Alice Monteiro de, **Curso de Direito do Trabalho**, 9 ed. São Paulo: LTr, 2013., pg. 522.

de parada obrigatória do veículo, prevendo a redução ou fracionamento deste intervalo quando compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora, desde que previsto em convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho (art. 71, §5º, da CLT). A este respeito, as considerações de Paulo Renato Fernandes da Silva:

As condições de trabalho dos rodoviários (que são, aliás, mais gravosas do que para muitos outros obreiros, pois importam no trato direto com a população e com o trânsito normalmente estressante e violento) deveriam, ao revés, ser mais aprimorados e não flexibilizados in pejus, permitindo a supressão, na prática, do intervalo humanitário para repouso e alimentação, matéria de ordem pública em grau de interesse público primário⁵².

No que se refere ao intervalo interjornada, o §3º do art. 235-C, na versão da Lei 13.103/2015 prevê:

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

A possibilidade de fracionamento do intervalo interjornada revela total descaso com a higidez do trabalhador, uma vez que “ao permitir o fracionamento ilimitado, o repouso no veículo e, ainda assim, a coincidência com outros intervalos obrigatórios, o que houve foi a redução pura e simples do intervalo de onze para apenas oito horas”⁵³. Além disso, é preciso considerar que o intervalo de oito horas não se destina apenas ao descanso do trabalhador, mas também à alimentação, higiene e até mesmo lazer, sendo inquestionável a sua insuficiência. É imprescindível também a crítica ao §4º do art. 235-C, que possibilita ao empregador demandar que o repouso seja desfrutado dentro do veículo, sob condições de extremo desconforto que certamente não são capazes de proporcionar um descanso de qualidade.

Observando a soma de todos esses novos elementos que regem a fruição dos intervalos, fica claro o abismo do tratamento dado aos motoristas em relação aos

⁵² SILVA, Paulo Renato Fernandes da. O problema da pulverização do intervalo intrajornada dos rodoviários, autorizada pela Lei 12.619/12. *Justiça do Trabalho: Caderno de direito previdenciário*. Porto Alegre, v. 31, n. 361, p. 85-95, jan. 2014, pg.91.

⁵³ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. In: **Motorista Profissional**. 2. Ed. São Paulo. LTr, 2015, pg. 131.

demais trabalhadores. Sendo este um grupo de maior vulnerabilidade, o diploma legal deveria mostrar-se mais protetivo e não o contrário.

4.2.2 O aumento do período de direção ininterrupta

Outra mudança operada pela lei em questão que representa uma grande afronta a segurança dos motoristas é o aumento do período de condução ininterrupta que, antes limitado a quatro horas, foi estendido para cinco horas e meia. Em entrevista, quando questionado sobre as implicações de um período de direção prolongado, o Dr. Marco Túlio de Mello afirmou que a direção ininterrupta sem respeito aos descansos causa “o aumento da fadiga, perda de reflexos, fadiga física aumentada, sonolência, aumento da irritabilidade, problemas posturais com decorrência de afastamento do trabalho, entre outras”⁵⁴.

Um estudo conduzido por Fernanda Veruska Narciso e Marco Túlio de Mello⁵⁵ demonstra os graves efeitos do aumento da condução ininterrupta sobre a segurança do trabalhador. O experimento simulou, durante trinta dias, jornadas de trabalho e regime de intervalos compatíveis com as leis 12.619/2012 e 13.103/2015. Os autores utilizaram como parâmetros o índice de risco de fadiga (IRF), que está relacionado à probabilidade de níveis elevados de sonolência (resultado expresso a partir de um valor entre zero e cem), e o risco relativo médio de um acidente ou incidente RRA/I. Os resultados encontrados pelo estudo em questão podem ser conferidos na tabela a seguir:

Horas de trabalho	Limite de horas ao volante	Valor médio IRF	Valor médio RRA/I
8 horas	4 horas	15,4	1,05 ^b
	5h30	18,8	1,09 ^b
10 horas	4 horas	22,7 ^a	1,44 ^b
	5h30	27,1 ^a	1,49 ^b
12 horas	4 horas	32,5 ^a	2,20 ^b
	5h30	37,8 ^a	2,27 ^b

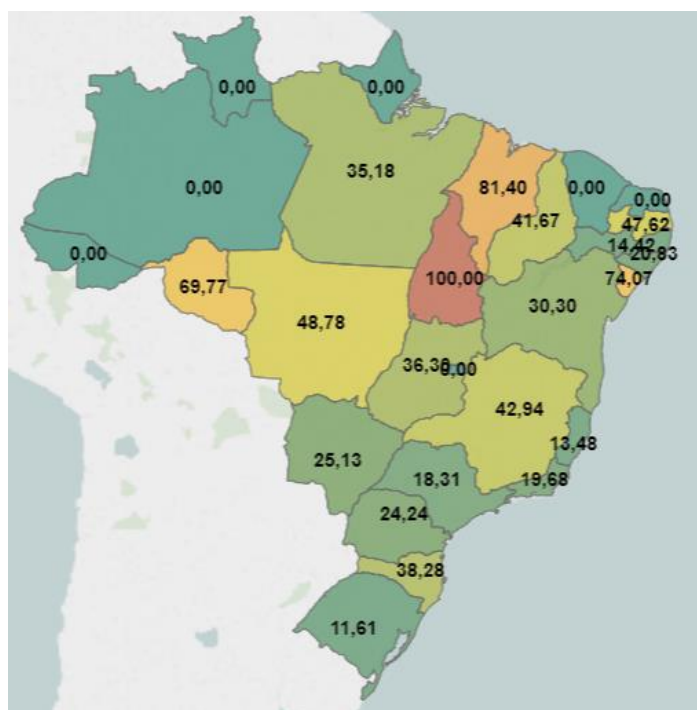
^a Valores do IRF acima da média (20,7).

^b Valores do RRA/I acima da média (1,0).

⁵⁴ MELLO, Marco Túlio de. Entrevista concedida ao portal Estradas. Disponível em: <<http://estradas.com.br/dr-marco-tulio-de-mello/>> Acesso em 20 out. 2018.

⁵⁵ NARCISO, F. MELLO, M. Segurança e saúde dos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias do Brasil. **Rev. Saúde Pública** vol.51 São Paulo 2017 Epub Mar 30, 2017. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-89102017000100604&script=sci_arttext&tlng=pt> Acesso em 4 jul. 2018.

É simples a percepção de que a combinação do aumento da jornada extraordinária com o aumento da condução ininterrupta constitui uma receita catastrófica para um grupo de trabalhadores com números altíssimos de acidentes de trabalho resultantes em óbito. A título demonstrativo, os índices de letalidade em acidentes de trabalho (x1000) envolvendo motoristas do transporte de cargas em 2015 podem ser observados abaixo:



Fonte: FUNDACENTRO⁵⁶.

4.2.3 O descanso na direção em dupla

Por fim, a Lei. 13.103 também alterou a dinâmica dos descansos para condução em dupla. O descanso mínimo de seis horas com o veículo estacionado, antes usufruído diariamente, passa a ocorrer a cada setenta e duas horas, conforme arts. 235-D, §5 e 235-E, III da CLT.

⁵⁶ FUNDACENTRO. Mapa de Indicadores de Acidentes de Trabalho, 2015. Disponível em: <https://public.tableau.com/profile/publish/01_TRC/CNAE4930#!/publish-confirm>. Acesso em 12 set. 2018.

É patente a percepção de que o interior de um veículo em movimento não proporciona condições adequadas de descanso, principalmente quando considerados o ruído e a vibração, condições insalubres previamente abordadas. Além disso, os leitos dos caminhões fabricados no Brasil e no mundo não contam com cinto de segurança, desrespeito flagrante ao art. 65 do CTB que prevê a obrigatoriedade do cinto de segurança para condutor e passageiro em todo o território nacional⁵⁷. Mais uma vez, a segurança e a saúde do profissional são deixadas em segundo plano pelo legislador.

4.2.3 Hipóteses de extensão indeterminada da jornada

Além do aumento da jornada máxima e da redução dos intervalos, o texto da Lei 13.103/2015 traz situações em que a jornada do motorista é potencialmente ilimitada. Tais previsões foram incluídas no art. 235-D, §6º e §8º:

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias (...)

§ 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.

Imprescindível notar o grau de abertura do conceito “situações excepcionais de inobservância justificada”, uma espécie de autorização indiscriminada para a violação da limitação da jornada de trabalho, direito fundamental contemplado no art. 7º, XIII da Constituição Federal⁵⁸. É certo que imprevistos e situações excepcionais integram a natureza da atividade do transporte, mas não parece razoável a tentativa de contornar tais obstáculos por intermédio de uma regra com alto grau de indeterminação que conflita com a Lei Maior.

⁵⁷ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. In: **Motorista Profissional**. 2. Ed. São Paulo. LTr, 2015, pg. 132.

⁵⁸ Ibidem.

Possibilitar que a jornada de trabalho seja prolongada indefinidamente numa atividade insalubre apresenta um risco elevadíssimo à segurança do trabalhador, além de constituir óbice para um trânsito seguro nas estradas, preocupação que deveria se sobrepor ao cuidado com o tipo de carga transportada e os prazos de entrega, por tratar-se de uma questão de direitos humanos e de segurança no trabalho.

A solução ótima deveria priorizar a preservação dos direitos fundamentais do profissional transportador, ponderando-se as peculiaridades de cada carga para o planejamento de uma operação que garanta os direitos básicos do trabalhador. Nesse sentido, entrepostos de alternância e decanso de motoristas se mostram uma excelente opção⁵⁹. No entanto, o legislador optou mais uma vez por poupar o empregador dos investimentos em dita estrutura, preferindo colocar em risco a segurança e a saúde dos motoristas e ignorando a determinação constitucional da redução dos riscos de acidentes no trabalho (art. 7º, inciso XXII).

4.3 O controle da jornada e do tempo de direção

A limitação legal da jornada de trabalho, profundamente precarizada pela Lei 13.103/2015, é inútil sem rigoroso controle. Entretanto, o controle do tempo de trabalho foi mais um dos pontos negativamente afetados pelas alterações do diploma em questão.

O primeiro obstáculo se mostra na indeterminação do início e fim da jornada, como se observa na literalidade do art. 235-C, §13 da CLT, segundo o qual “a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos”. É evidente a dificuldade do controle efetivo das jornadas sob tais circunstâncias, principalmente porque viabilizam que o empregador se exima de suas responsabilidades sob o pretexto da dificuldade do registro e monitoramento das jornadas e dos descansos⁶⁰.

Nesse sentido, o descaso com a saúde do motorista é evidenciado novamente, pois a imprevisibilidade a que são submetidos impacta muito negativamente o funcionamento do organismo devido a ausência de uma rotina de sono, alimentação

⁵⁹ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. In: **Motorista Profissional**. 2. Ed. São Paulo. LTr, 2015, pg. 133.

⁶⁰ Ibidem.

e trabalho. Em testes realizados pelo Ministério Público do Trabalho em amostras de urina, descobriu-se que além do uso da cocaína para se manterem acordados, os motoristas também faziam uso de barbitúricos para conseguirem dormir⁶¹. Em outras palavras, na necessidade de se ajustarem às jornadas imprevisíveis, os profissionais do transporte acabam recorrendo às drogas, o que causa a deterioração ainda mais veloz e intensa da saúde, situação que não deveria ser suportada por trabalhador algum.

Quanto aos meios a serem utilizados para o controle da jornada, o Art. 67-E, §2º prevê a possibilidade de registro pela anotação em diário de bordo, papeleta e ficha de trabalho externo ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran. É bastante questionável a manutenção dos registros em diário de bordo e papeleta, visto que o registro manual se mostra pouco confiável até mesmo nas atividades urbanas⁶², sendo objeto de perícia em lides trabalhistas com muita frequência. No caso dos motoristas, a grande flexibilização operada pela legislação certamente dificulta ainda mais o registro fiel da jornada de trabalho e torna ineficaz o registro manual.

Nesse contexto, o controle eletrônico se mostra uma solução mais confiável, no entanto o CONTRAN não apresentou solução satisfatória à questão, estabelecendo o tacógrafo (art. 2º, I da resolução n. 525/2015) como principal dispositivo de controle. Todavia, o tacógrafo não é instrumento capaz de realizar o controle da jornada de trabalho e do tempo de direção por si só, havendo a necessidade de um software com interface com o motorista para o efetivo controle da jornada⁶³. Assim, somente com o aperfeiçoamento da resolução do CONTRAN será possível obter os benefícios do controle eletrônico em sua plenitude.

Por fim, a precariedade do controle do tempo de trabalho torna o texto do art. 2º, V, “b” da Lei 13.103, que garante o direito do motorista de “ter a jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna” vazia de sentido e aplicabilidade.

⁶¹ Ibid, pg. 136.

⁶² MORAES, Paulo Douglas Almeida de. In: **Motorista Profissional**. 2. Ed. São Paulo. LTr, 2015, pg. 138.

⁶³ Ibidem.

5 A VEDAÇÃO DO RETROCESSO SOCIAL COMO LIMITE À FLEXIBILIZAÇÃO DAS NORMAS TRABALHISTAS

No atual contexto de crise econômica, a “flexibilização” das leis do trabalho não é um fenômeno sentido apenas pelos motoristas profissionais e, mais do que nunca, torna-se indispensável que essas novas disposições passem pelo filtro da Constituição.

Primeiramente, cumpre diferenciar o conceito de flexibilização do conceito de desregulamentação. Enquanto a desregulamentação consiste na completa substituição das normas trabalhistas estatais pela regulamentação autônoma, a flexibilização opera uma adaptação das leis laborais às novas realidades das relações de trabalho⁶⁴. No entanto, há de observar que “muito embora tais fenômenos sejam teoricamente distintos e até - em certo grau - defensáveis, na prática, ao menos no contexto brasileiro, não passam, muitas vezes, de falácias à precarização das condições mínimas de trabalho”⁶⁵.

Conforme observa Lenio Luiz Streck, o Estado Social brasileiro nunca foi mais que um simulacro, visto que a intervenção estatal não foi capaz de amenizar as desigualdades sociais e grande parte dos direitos individuais e sociais mais básicos não é cumprida⁶⁶. Prova disso são as alterações legislativas, como a lei 13.102/2015, que buscam apenas a redução do custo do trabalho, enquanto sacrificam diversos direitos sociais constitucionalmente consolidados.

Por essa razão, é importante ressaltar que os direitos sociais, apesar da natureza de normas programáticas, possuem eficácia negativa imediata, característica das normas constitucionais, condicionando a atividade do legislador, de maneira que regras posteriores que desrespeitem o seu conteúdo serão nulas. Cumpre mencionar, ainda, que a vedação do retrocesso social tem especial aplicabilidade no direito do trabalho, disciplina guiada pelo princípio da norma mais favorável ao trabalhador. A

⁶⁴ OLIVEIRA, J. QUINTÃO, N. Os retrocessos trazidos pela nova lei do motorista sob o prisma do trabalho digno na disciplina do intervalo intrajornada. In: Eficácia de direitos fundamentais nas relações do trabalho, sociais e empresariais. **XXIV CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI** - UFMG/FUMEC /DOM HELDER CÂMARA, 2015.

⁶⁵ Ibidem.

⁶⁶ STRECK, STRECK, Lenio Luiz. **Hermenêutica (e)m crise**: uma exploração hermenêutica da construção do Direito. 11.ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2014.

força desse axioma é tamanha que pode conferir à lei ordinária mais favorável ao trabalhador superioridade hierárquica em relação à própria Constituição, de maneira que não pode ser retirada do ordenamento sem que haja amparo de proteção equivalente ao trabalhador⁶⁷. Dessa forma, as alterações no rol de direitos sociais devem ocorrer sempre de maneira a melhorar a condição do empregado. Nesse sentido é inaugurado o rol de direitos sociais no art. 7º da Constituição Federal: “São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, **além de outros que visem à melhoria de sua condição social**” (grifo nosso).

Conclui-se, portanto, que os direitos sociais gozam de proteção contra normas de caráter retrocessivo, seja elas fruto do poder constituinte reformador ou da legislação infraconstitucional. As normas de proteção social são a materialização de lutas históricas dos trabalhadores, fato que não pode ser ignorado por um Estado de Direito que tem como fundamento a dignidade da pessoa humana e o valor social do trabalho (incisos III e IV do art. 1º da CF/88)⁶⁸.

6 CONCLUSÃO

A limitação da jornada de trabalho foi uma das primeiras e mais centrais reivindicações da classe trabalhadora e a regulamentação da jornada de trabalho se deu em meio a incontáveis e violentos conflitos com os interesses da classe econômica dominante. O grande impacto da jornada de trabalho na saúde e segurança dos trabalhadores era evidente já no período de consolidação do modelo capitalista e compõe ainda hoje o grupo de preocupações centrais do Direito do Trabalho, frequentemente violado. Assim sendo, mesmo após o movimento de constitucionalização do direitos sociais, ainda faz-se imperiosa a defesa dos direitos e garantias trabalhistas mais essenciais.

No Brasil, os motoristas do transporte rodoviário enfrentam jornadas de trabalho excessivas há décadas sem qualquer proteção jurídica adequada. Os motoristas transportadores de carga, em especial, são as maiores vítimas de acidentes do trabalho no país e a categoria como um todo apresenta altos índices de

⁶⁷ OLIVEIRA, J. QUINTÃO, N. Op. Cit.

⁶⁸ OLIVEIRA, J. QUINTÃO, N. Op. Cit.

doenças laborais. É simples, portanto, a constatação de que os motoristas profissionais formam um grupo vulnerável que definitivamente merece atenção e proteção especial do legislador.

Com o advento da Lei 12.619/2012, o que pareceu um primeiro passo em direção a um novo paradigma de tutela da categoria logo foi interceptado pelo interesse do capital, sob a chancela do poder legislativo. A Lei 13.103/2015 não operou simplesmente um retrocesso em relação aos direitos conquistados pela Lei 12.619/2012, mas positivou as condições de trabalho precárias enfrentadas pelos motoristas quando não dispunham de qualquer tipo de regulamentação. O diploma legal de 2015 ainda vai além, simplesmente legitimando a exploração do motorista ao prever situações que não eram possíveis nem mesmo antes da Lei 12.619/2012, pois flagrantemente contrárias à Consolidação das Leis do Trabalho e ao tratamento dispensado aos demais trabalhadores brasileiros.

A mudança legislativa cerceou inúmeros direitos ao promover o aumento da jornada extraordinária, a redução e o fracionamento dos descansos (incluindo a direção ininterrupta), prevendo até mesmo hipóteses em que não há limites para a jornada do motorista, além de se mostrar deficiente na cobrança pelo monitoramento da jornada. Nesse sentido, não resta dúvida sobre a intenção do legislador e da disputa de interesses que orquestrou os retrocessos da regulamentação da atividade de dirigir. A Lei 13.103/2015 serve unicamente aos interesses da classe econômica, barateando os custos e otimizando os prazos do transporte rodoviário ao precarizar as condições de trabalho dos motoristas. Em seu texto atual, a “lei dos motoristas” é, em verdade, a lei do empregador.

Em sua redação, direitos básicos como o direito à saúde e o direito à prevenção de acidentes no trabalho foram amplamente ignorados, de maneira que diversos dispositivos da Lei 13.103/2015 revelam-se inconstitucionais, reconhecimento justificadamente pretendido pela ADI 5322. Além disso, ao revogar condições de trabalho mais benéficas ao motorista, introduzidas pela Lei 12.619/2012, o legislador ignorou por completo os princípios basilares do Direito do Trabalho e a vedação ao retrocesso social.

Os direitos e garantias sociais são frequentemente apontadas como obstáculos ao desenvolvimento econômico pelas correntes neoliberais. No entanto, em ampla

análise, casos como os da Lei 13.103/2015 permitem a observação da fragilidade de tais direitos. Os retrocessos aqui analisados demonstram a debilidade do tão criticado condão protetivo do Direito do Trabalho, visto que o princípio protetivo é frequentemente desprezado na atuação do legislador e do poder público. Assim sendo, ao fim e ao cabo, a luta do trabalhador quase nunca é a luta por mais direitos, mas é majoritariamente a luta pela manutenção dos direitos já conquistados e pela efetiva concretização dos direitos fundamentais de segunda geração, frequentemente violados em nome dos interesses do capital e especialmente instáveis num cenário de crise econômica.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 4. ed. São Paulo: Boitempo, 2001.

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**, 9 ed. São Paulo: LTr, 2013.

BRASIL. Constituição Federal de 1988. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm> Acesso em 02 nov. 2018.

BRASIL. Decreto-Lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943. Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del5452.htm> Acesso em 02 nov. 2018.

BRASIL. Lei nº 12.619 de 30 de abril de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm> Acesso em 02/11/2018.

BRASIL. Lei nº 13.103 de 2 de março de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm> Acesso em 02 nov. 2018.

BRASIL. Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm> Acesso em 02 nov. 2018.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ADI 5322 - AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4778925>> Acesso em 16 ago. 2018.

CARDOSO, Ana Cláudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho**: disputas em torno da jornada do trabalhador. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

DIEESE. Nota técnica – redução da jornada de trabalho no Brasil. São Paulo. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2006/notatec16ReducaoDaJornada.pdf> Acesso em 28 set. 2018.

FONSECA, Maíra Silva Marques da. **Redução da jornada de trabalho a partir da análise do sistema capitalista de produção: fundamentos interdisciplinares**. Tese (Mestrado em Direito) – Setor de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Paraná. Paraná, 2011.

FUNDACENTRO. **Mapa de Indicadores de Acidentes do Trabalho**, 2015. Disponível em: https://public.tableau.com/profile/publish/01_TRC/CNAE4930#!/publish-confirm. Acesso em 12 set. 2018.

GOMES, Orlando e GOTTSCHALK, Elson. **Curso de Direito do Trabalho**. 3 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1968.

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do Trabalho**, 29 ed. São Paulo: Atlas S.A., 2013.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro I. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. 22. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

Nascimento EC, Nascimento E, Silva JP. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Rev Saude Publica**. 2007;41(2):290-3. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-89102007000200017>. Acesso em 19 set. 2018.

OLIVEIRA, J. QUINTÃO, N. Os retrocessos trazidos pela nova lei do motorista sob o prisma do trabalho digno na disciplina do intervalo intrajornada. In: Eficácia de direitos fundamentais nas relações do trabalho, sociais e s empresariais. **XXIV Congresso Nacional do CONPEDI** - UFMG/FUMEC /DOM HELDER CÂMARA, 2015.

OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 4. ed. São Paulo: LTr, 2002, p. 159.

PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard. **Motorista Profissional: aspectos críticos à Lei n. 12.6019/2012**. 2 ed. São Paulo: LTr, 2015.

RAMOS FILHO, Wilson. **Direito capitalista do trabalho: uma crítica ao modelo de relações de trabalho no Brasil**. Prelo, 2011.

SILVA, José Antônio Ribeiro de. **A Flexibilização da Jornada de Trabalho e a Violação do Direito à saúde do Trabalhador: uma análise comparativa dos sistemas jurídicos brasileiro e espanhol**. São Paulo: LTr, 2013.

SILVA, Paulo Renato Fernandes da. **O problema da pulverização do intervalo intrajornada dos rodoviários, autorizada pela Lei 12.619/12**. Justiça do Trabalho: Caderno de direito previdenciário. Porto Alegre, v. 31, n. 361, p. 85-95, jan. 2014.

SINAGAWA, DM. CARVALHO, HB. ANDREUCCETTI, G. PRADO, NV. OLIVEIRA, KC. YONAMINE. M, et al. Association between travel length and drug use among Brazilian truck drivers. **Traffic Inj Prev**. 2015. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389588.2014.906589>>. Acesso em 20 set.2018.

Souza JC, Paiva T, Reimão R. Sono, qualidade de vida e acidentes em caminhoneiros brasileiros e portugueses. **Psicol Estud**. 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141373722008000300003&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt> Acesso em 20 set. 2018.

STRECK, Lênio Luiz. **Hermenêutica jurídica e(m) crise: uma exploração hermenêutica da construção do Direito**. 4. ed. rev. atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2003.

SÜSSEKIND, Arnaldo. **Direito internacional do trabalho**. 3. ed. atual. e com novos textos. São Paulo: LTr, 2000.

SÜSSEKIND, Arnaldo. et al. **Instituições de direito do trabalho**. v. 2, 16. ed. atual. por Arnaldo Süssekind e João de Lima Teixeira Filho. São Paulo: LTr, 1996.

TRILLO PÁRRAFAGA, F. J. **La construcción social y normativa del tiempo de trabajo: identidades y trayectorias laborales**. Lex Nova, 2010.whit

VECCHI, Ipojucan Demétrius. Limitação da jornada de trabalho e saúde e segurança: impropriedades da "reforma trabalhista". **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, SP, v. 83, n. 4, p. 207-237, out./dez. 2017. Disponível em: <<https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/128095>>. Acesso em 27 ago. 2018.

WHITROW, Gerald James. **O tempo na história: concepções de tempo da pré-história aos nossos dias**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.